

需要予測の前提条件（平成 23 年度調査との比較）

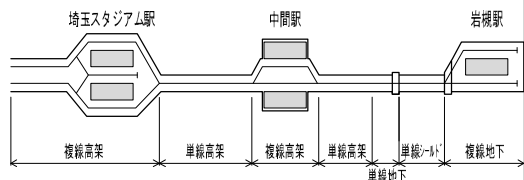
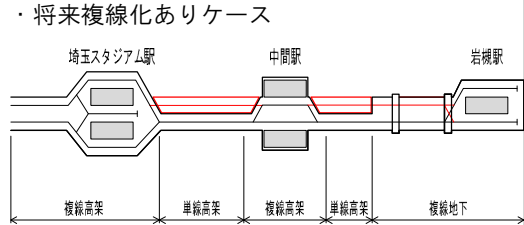
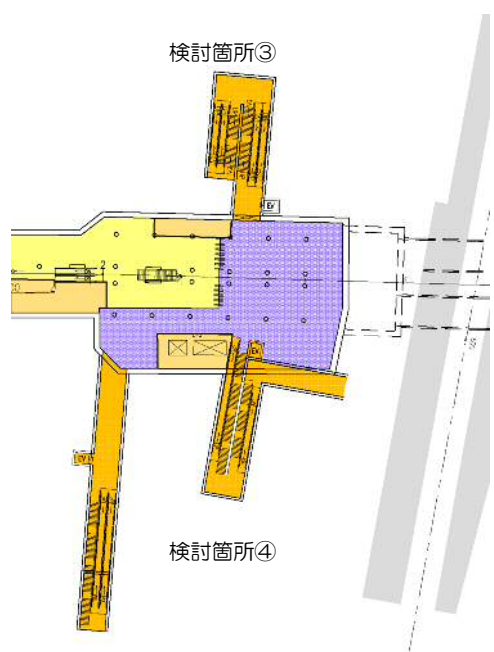
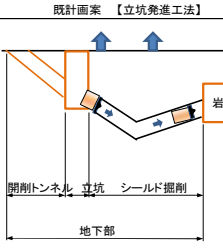
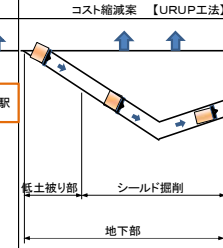
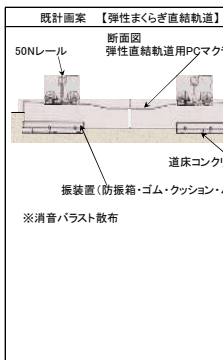
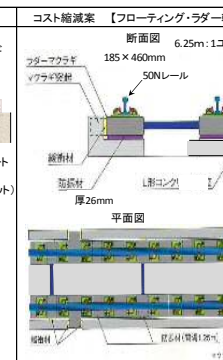
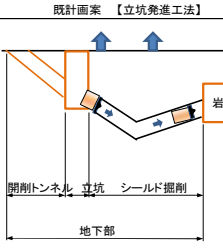
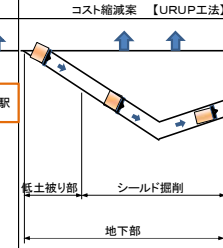
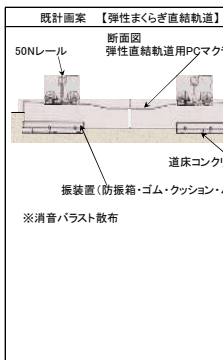
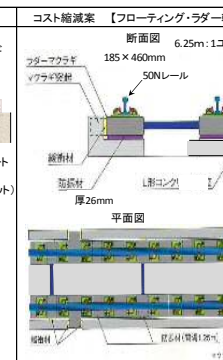
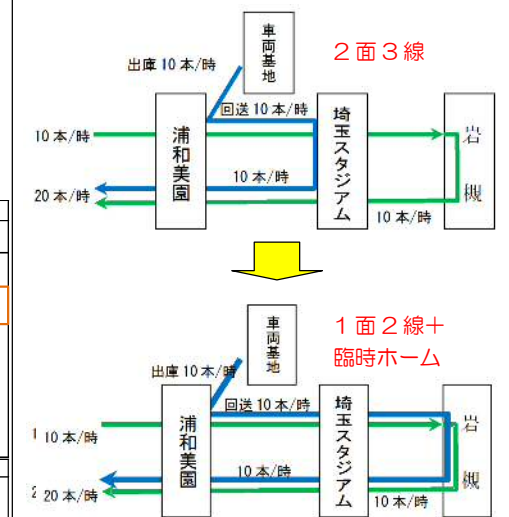
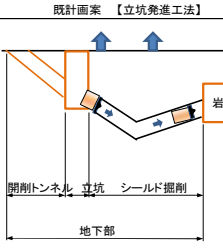
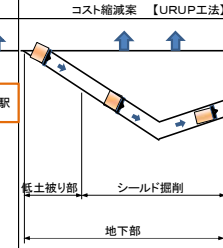
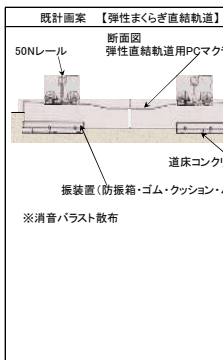
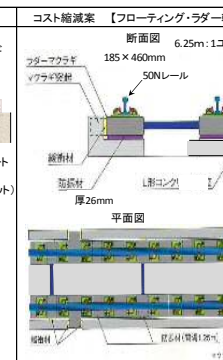
表 7号線延伸 需要予測の前提条件比較表

		平成 23 年度調査	平成 26 年度調査（案）	備考
予測対象年次		H32・H47	H37・H52	
基礎データ		H17 国勢調査 H20PT 調査 H18. 3 住民基本台帳 H18 事業所統計	H22 国勢調査 H20 PT 調査 H21 経済センサス H25 の延伸線沿線居住者移動実態調査	
将来人口フレーム （都道府県）		H19. 5 国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」）推計値 埼玉県：6923 千人（H32） 6258 千人（H47）	H25. 3 社人研推計値 埼玉県：6991 千人（H37） 6305 千人（H52）	
市町村別人口推計		H20. 1 2 社人研推計値 さいたま市： 1207 千人（H32） 1142 千人（H47）	H25. 3 社人研推計値 さいたま市： 1241 千人（H37） 1168 千人（H52）	
開発人口	沿線開発	H23 時点で建築確認申請が出ているものを見込む	H26 時点で建築確認申請が出ているものを見込む	8 月末時点
	浦和美園ビルトアップケース	自治体ヒアリング等により設定	同左	
	東京都	既存資料等より設定	既存資料「未来計画 2020」等から設定する	
大規模商業施設	来店者数	平均来店者数 16 千人/日 従業者 2300 人	平均来店者数 33.4 千人/日 従業者 2300 人	
	分布・ 機関分担	H18 来店者・従業者調査より ただし近隣市の大規模店の開店を考慮して補正 鉄道分担率 来店者平日 10.8% 来店者休日 4.7% 従業者 44.6%	H25 来店者・従業者調査より 鉄道分担率 来店者平日 2.5% 来店者休日 1.3% 従業者 42.1%	
埼玉スタジアム	試合数	国際試合 2 試合、Jリーグ 21 試合	国際試合 2 試合、Jリーグ 21 試合	
	平均来場者数	直近平均 国際試合：53.8 千人/回 Jリーグ：28.9 千人/回 （感度：H15～H23 平均）	直近平均 国際試合：62.2 千人/回 Jリーグ：34.2 千人/回 （感度：H15～H25 平均）	
	分布	埼玉スタジアム来場者アンケート（H15）	埼玉スタジアム来場者アンケート（H25）	
	機関分担	埼玉スタジアム来場者アンケート（H15）を SR データで補正	埼玉スタジアム来場者アンケート（H25）を SR データで補正	

		平成 23 年度調査	平成 26 年度調査（案）	備考
鉄道ネットワーク	ネットワーク	H32 年計画路線 ・相鉄、東急直通線 ・相鉄、JR 直通線 ・JR 東北縦貫線 ・小田急小田原線（複々線化） ・西武池袋線（複々線化）	H37 年計画路線（同左） +東武野田線急行運転？	詳細情報が公表された場合は見込む
	運賃	消費税 5%	消費税 8%	
バスネットワーク		H23 現在	H26 現在	
需要予測モデル	機関分担	H20 年 PT 調査より	H20 年 PT 調査より	
	鉄道経路配分	H17 大都市交通センサスより	H22 大都市交通センサスより	
	アクセス	H20 年 PT 調査より	H20 年 PT 調査より	
	埼玉スタジアム	埼玉スタジアム来場者アンケート（H15）より 鉄道分担率 代表戦行き 76% 帰り 69% Jリーグ行き 50% 帰り 51%	埼玉スタジアム来場者アンケート（H25）より 鉄道分担率 代表戦行き 71% 帰り 59% Jリーグ行き 39% 帰り 38%	

※本調査の費用便益分析は『鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012』に従って行う。平成 23 年度調査で用いた『鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2005』と比較すると、評価対象事業の拡大、二酸化炭素排出量原単位（環境改善便益の計測に用いる）等の更新、存在価値の計測手法の解説の拡充等がされているが、本調査の費用便益分析の結果に大きな影響を与えるものではないと想定される。

概算建設費の考え方の整理 総括表

調査年度	平成 23 年「地下鉄 7 号線延伸検討委員会」	平成 24 年度調査	平成 25 年度調査	その他																																																																																																									
検討ケース	・調査ルートに対する概算建設費	・単線整備によるコスト削減策	・岩槻駅連絡設備の見直しによるコスト削減策	・駅施設規模の縮小によるコスト削減策																																																																																																									
概算建設費 または コスト削減額 の算出条件	・概算建設費は、平成 22 年価格とし、消費税を含むこととする。 ・概算建設費は、岩槻駅設置位置について、東口案と直下案の 2 ケースを対象に試算する。	・整備方針として、「将来の複線化有り」、「将来の複線化なし」の 2 ケースを考える。 ・岩槻駅東口案を対象とする。	・延伸線と東武野田線ホームを直接結ぶ乗換連絡地下通路を設置しない出入口計画を検討する。	①埼玉スタジアム駅の配線形態を 2 面 3 線から 2 面 2 線に縮小する。 ②延伸に伴う浦和美園の 2 面 3 線化を省略する。																																																																																																									
概算建設費 または コスト削減額	<table border="1"> <thead> <tr> <th>費目</th> <th>東口案 (億円)</th> <th>直下案 (億円)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>工事費</td> <td>650</td> <td>720</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地費</td> <td>90</td> <td>90</td> <td>用地買収、地上権設定、家屋補償等</td> </tr> <tr> <td>土木費</td> <td>320</td> <td>390</td> <td>高架橋、橋りょう、トンネル等</td> </tr> <tr> <td>設備費</td> <td>210</td> <td>210</td> <td>軌道費、建築費、機械費、電気費</td> </tr> <tr> <td>連絡設備費</td> <td>30</td> <td>30</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総係費</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事付帯費</td> <td>20</td> <td>20</td> <td>測量、設計、調査等</td> </tr> <tr> <td>管理費</td> <td>70</td> <td>80</td> <td></td> </tr> <tr> <td>消費税</td> <td>30</td> <td>40</td> <td>消費税・地方消費税 5%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>770</td> <td>860</td> <td></td> </tr> <tr> <td>km 当り建設費</td> <td>107</td> <td>118</td> <td>東口案 7.2 km 直下案 7.3 km</td> </tr> </tbody> </table> <p>注 1) 前回委員会 (H17.2) における直下案の概算建設費 750 億円 (H16 年価格) と今回試算額 860 億円との主な相違点は、以下に起因している。なお、東口案については前回委員会では試算されていない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ H16 年から H22 年の物価上昇分 : +30 億円 ・ 埼玉スタジアム駅 2 面 3 線化費用 : +10 億円 ・ 岩槻駅橋上駅舎受替等 : +30 億円 ・ 連絡設備費等 : +40 億円 <p>注 2) 上表の概算建設費には、車両費約 10 億円~20 億円、鳩ヶ谷駅に追越設備を設置する場合の費用約 150 億円、将来的な 8 両化への対応費用及び運行形態の変更に伴う車載機器の改修等の費用は含まれていない。</p>	費目	東口案 (億円)	直下案 (億円)	備考	工事費	650	720		用地費	90	90	用地買収、地上権設定、家屋補償等	土木費	320	390	高架橋、橋りょう、トンネル等	設備費	210	210	軌道費、建築費、機械費、電気費	連絡設備費	30	30		総係費				工事付帯費	20	20	測量、設計、調査等	管理費	70	80		消費税	30	40	消費税・地方消費税 5%	合計	770	860		km 当り建設費	107	118	東口案 7.2 km 直下案 7.3 km	<p>・ 将来複線化なしケース</p>  <p>・ 将来複線化ありケース</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>費目</th> <th>将来複線化なし (億円)</th> <th>将来複線化あり (億円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>工事費</td> <td>575</td> <td>610</td> </tr> <tr> <td>用地費</td> <td>75</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>土木費</td> <td>270</td> <td>290</td> </tr> <tr> <td>設備費</td> <td>200</td> <td>210</td> </tr> <tr> <td>連絡設備費</td> <td>30</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>総係費</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事付帯費</td> <td>20</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>管理費</td> <td>60</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>消費税</td> <td>25</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>680</td> <td>720</td> </tr> <tr> <td>km 当り建設費</td> <td>94</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table> <p>※平成 22 年度単価に 5% の物価上昇率を考慮</p>	費目	将来複線化なし (億円)	将来複線化あり (億円)	工事費	575	610	用地費	75	80	土木費	270	290	設備費	200	210	連絡設備費	30	30	総係費			工事付帯費	20	20	管理費	60	65	消費税	25	25	合計	680	720	km 当り建設費	94	100	<p>・ 民間建物との合築構造を前提とした出入口 (検討箇所③) および駅付近の歩道に接続する出入口 (検討箇所⑦) に加え、東武岩槻駅橋上駅舎に直結する連絡設備 (検討箇所④) の 3 箇所を設置するケース。 ・ 両出入口及び連絡設備には EV を設置できる。</p>  <p>●コスト削減額：約 10 億円</p>	<p>・ 新技術の採用によるコスト削減策</p> <p>①地上発進・地上到達が可能なトンネル築造工法 (URUP 工法) の採用を検討する。 ②フローティング・ラダー軌道の採用を検討する。</p> <p>①URUP 工法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 従来のシールド工法がトンネルの始末端に立坑を設置して、一定の土被りを有する状態でシールドマシンを発進・到達させていたのに対して、URUP 工法はシールドを地上から直接発進させ、小土被り区間を掘進したのち、通常区間を掘進して、再び地上に到達させるシールド工法である。 ・ 地上発進・地上到達により、アプローチ区間となる開削トンネルおよび発進・到達立坑の施工を省略できる。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>既計画案【立坑発進工法】</th> <th>コスト削減案【URUP工法】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>対象線路延長約 1,270m</td> <td>対象線路延長約 1,270m</td> </tr> <tr> <td>・開削トンネル工事 ・発進立坑工事 ・シールドトンネル工事</td> <td>・シールドトンネル工事 ・低土被り部補助工事</td> </tr> <tr> <td>概算削減額 約 2 億円</td> <td>概算削減額 約 2 億円</td> </tr> </tbody> </table> <p>●コスト削減額：約 2 億円</p> <p>②フローティング・ラダー軌道</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 線路と同じ方向に剛性を持たせたラダーマクラギを、弾性のある防振材あるいは防振装置で一定の間隔で支持することにより、コンクリート路盤から浮かせた (フローティング) 構造の軌道である。 ・ 施工が容易なため、軌道敷設工期を短縮し、施工費を削減することができる。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>既計画案【弾性まくらぎ直結軌道】</th> <th>コスト削減案【フローティング・ラダー軌道】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>対象線路延長約 6,100m (バラスト区間除く)</td> <td>対象線路延長約 6,100m (バラスト区間除く)</td> </tr> <tr> <td>・レール 50N (共通) ・締結装置 (共通) ・弾性直結軌道用 PCマクラギ ・弾性防振装置 (防振箱・ゴム・クッション・パット) ・消音用バラスト</td> <td>・レール 50N (共通) ・締結装置 (共通) ・ラダーマクラギ (防振材・緩衝材・継材)</td> </tr> <tr> <td>概算削減額 約 1 億円</td> <td>概算削減額 約 1 億円</td> </tr> </tbody> </table> <p>●コスト削減額：約 1 億円</p>	既計画案【立坑発進工法】	コスト削減案【URUP工法】			対象線路延長約 1,270m	対象線路延長約 1,270m	・開削トンネル工事 ・発進立坑工事 ・シールドトンネル工事	・シールドトンネル工事 ・低土被り部補助工事	概算削減額 約 2 億円	概算削減額 約 2 億円	既計画案【弾性まくらぎ直結軌道】	コスト削減案【フローティング・ラダー軌道】			対象線路延長約 6,100m (バラスト区間除く)	対象線路延長約 6,100m (バラスト区間除く)	・レール 50N (共通) ・締結装置 (共通) ・弾性直結軌道用 PCマクラギ ・弾性防振装置 (防振箱・ゴム・クッション・パット) ・消音用バラスト	・レール 50N (共通) ・締結装置 (共通) ・ラダーマクラギ (防振材・緩衝材・継材)	概算削減額 約 1 億円	概算削減額 約 1 億円	<p>①埼玉スタジアム駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行計画の前提を変更し、スタジアム開催時の列車運行を全て岩槻折返しとすることにより、埼玉スタジアム駅は 2 面 2 線での対応が可能になる。  <p>●コスト削減額：約 10 億円</p> <p>②浦和美園駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ スタジアム開催時の想定最大運行本数 (20 本/時) に対して、車両基地からの出庫が 10 本/時であると仮定した場合に、列車運行の弾力性を考慮すると、2 面 3 線化するのが望ましいという整理になっている。 ・ 埼玉スタジアム開催のサッカー J リーグ観戦客の鉄道利用者数が減少している現状や、新国立競技場の建設によるサッカー日本代表戦等の試合数の影響、さらには最近の運行実績 (特に J リーグ開催時の車両基地からの出庫本数) を踏まえると、2 面 3 線化の必要性について再度整理し直し、現況施設 (1 面 2 線 + 臨時ホーム) での延伸対応も視野に入れる。 <p>●コスト削減額：約 20 億円</p>
	費目	東口案 (億円)	直下案 (億円)	備考																																																																																																									
工事費	650	720																																																																																																											
用地費	90	90	用地買収、地上権設定、家屋補償等																																																																																																										
土木費	320	390	高架橋、橋りょう、トンネル等																																																																																																										
設備費	210	210	軌道費、建築費、機械費、電気費																																																																																																										
連絡設備費	30	30																																																																																																											
総係費																																																																																																													
工事付帯費	20	20	測量、設計、調査等																																																																																																										
管理費	70	80																																																																																																											
消費税	30	40	消費税・地方消費税 5%																																																																																																										
合計	770	860																																																																																																											
km 当り建設費	107	118	東口案 7.2 km 直下案 7.3 km																																																																																																										
費目	将来複線化なし (億円)	将来複線化あり (億円)																																																																																																											
工事費	575	610																																																																																																											
用地費	75	80																																																																																																											
土木費	270	290																																																																																																											
設備費	200	210																																																																																																											
連絡設備費	30	30																																																																																																											
総係費																																																																																																													
工事付帯費	20	20																																																																																																											
管理費	60	65																																																																																																											
消費税	25	25																																																																																																											
合計	680	720																																																																																																											
km 当り建設費	94	100																																																																																																											
既計画案【立坑発進工法】	コスト削減案【URUP工法】																																																																																																												
																																																																																																													
対象線路延長約 1,270m	対象線路延長約 1,270m																																																																																																												
・開削トンネル工事 ・発進立坑工事 ・シールドトンネル工事	・シールドトンネル工事 ・低土被り部補助工事																																																																																																												
概算削減額 約 2 億円	概算削減額 約 2 億円																																																																																																												
既計画案【弾性まくらぎ直結軌道】	コスト削減案【フローティング・ラダー軌道】																																																																																																												
																																																																																																													
対象線路延長約 6,100m (バラスト区間除く)	対象線路延長約 6,100m (バラスト区間除く)																																																																																																												
・レール 50N (共通) ・締結装置 (共通) ・弾性直結軌道用 PCマクラギ ・弾性防振装置 (防振箱・ゴム・クッション・パット) ・消音用バラスト	・レール 50N (共通) ・締結装置 (共通) ・ラダーマクラギ (防振材・緩衝材・継材)																																																																																																												
概算削減額 約 1 億円	概算削減額 約 1 億円																																																																																																												
備考		・ 単線整備の場合、運行可能本数は 6 本/時となる。(延伸検討会議の前提は 8 本/時)	・ 延伸線と東武野田線の乗換時間が平均 5.4 分と、H23 調査案の 3.7 分に比べて長くなる。	・ 新工法の適用にあたっては、詳細な地盤状況の調査や維持管理面での事業者合意が必要である。																																																																																																									

浦和美園～埼玉スタジアム駅先行整備案 比較表（一次選定）

ケース	ケース 1	ケース 2	ケース 3	ケース 4	ケース 5	
縦断線形概要図						
埼玉スタジアム駅配線概要図						
整備概要	<ul style="list-style-type: none"> 岩槻延伸の H23 延伸検討会計画ルート（平面線形、縦断線形、計画構造物）を埼玉スタジアム駅まで先行整備する案。 先行整備時は、下り本線ホーム及び上り本線ホームを折返し列車運行に用いるために、暫定的にシーサスクロッシングを挿入する。 埼玉スタジアム駅は岩槻延伸時と同様の形態となる。 	<ul style="list-style-type: none"> H23 延伸検討会計画ルートに対して、埼玉スタジアム駅のホーム形態を、計画2面3線に対して1面2線分の構造物・軌道のみを先行整備する。 先行整備時は、下り本線ホームを折返し列車運行に用いるために、暫定的に渡り線を挿入する。 	<ul style="list-style-type: none"> H23 延伸検討会計画ルートに対して、駅間は単線とし、埼玉スタジアム駅も1面2線とする。 	<ul style="list-style-type: none"> H23 延伸検討会計画ルートに対して、平面線形は同様とするが、縦断線形については美園2号線を過ぎたところまで地平区間とし、そこから盛土・高架橋にて埼玉スタジアム駅に至る案。 埼玉スタジアム駅のホーム形態を、計画2面3線に対して1面2線分の構造物・軌道のみを先行整備する。 先行整備時は、下り本線ホームを折返し列車運行に用いるために、暫定的に渡り線を挿入する。 	<ul style="list-style-type: none"> ケース4に対して、駅間は単線とし、埼玉スタジアム駅の配線を1面2線とする案。 	
道路交差	美園3号	下越し（都計道施工済み）		下越し（都計道をオーバーパスに変更）		
	美園2号	上越し				
	美園1号	上越し（交差点付近、都計道オーバーパス困難）				
駅間線路本数	複線	複線	単線	複線	単線	
埼玉スタジアム配線	2面3線	1面2線	1面2線	1面2線	1面2線	
建設費	①先行整備時：(1) ②全線開業時：(5)	①先行整備時：(3) ②全線開業時：(4)	①先行整備時：(5) ②全線開業時：(2)	①先行整備時：(2) ②全線開業時：(3)	①先行整備時：(4) ②全線開業時：(1)	
()内は高額なケースから順に(1)～(5)	<ul style="list-style-type: none"> 岩槻延伸時の全体建設費は概ね変わらないが、埼玉スタジアムまで先行着工した場合には、先行着工の利子分だけ全体事業費が増加する。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅構造物を2段階施工とするため、先行整備時の費用はケース1より安価となるが、岩槻延伸時はケース1よりも若干高価となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 将来複線化を前提に単線高架橋を建設した場合、先行整備時のコストは縮減できるが、トータルコストはケース1、2よりも増となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 高架橋の建設費低減分よりも、地平区間の地盤改良費や道路オーバーパスによる建設費増分の方が大きくなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 将来複線化を前提に単線高架橋を建設した場合、先行整備時のコストはケース4よりも縮減できるが、トータルコストはケース4よりも増となる。 	
工期（道路付替除く）	<ul style="list-style-type: none"> 各ケースに共通する概略工程は右の通り。駅部工事がクリティカルとなり、ケースにより数ヶ月単位の差が生じると考えられる。 事業化に至る関係者間の合意形成に要する期間は考慮していない。 環境アセスは浦和美園～埼玉スタジアム駅間に限定して実施できるものと仮定した。 測量・設計・用地買収は都市計画決定と同時に速やかに開始できるものと仮定した。 工事は工期短縮に向けた各種施策（工区割の細分化、借地や地元説明の早期完了、時間外・休日工事を等）を行う前提とした。 フルスペックなので最も工期は長い 	<ul style="list-style-type: none"> 駅部工事がケース1よりも若干短い 	<ul style="list-style-type: none"> 駅部工事がケース1よりも若干短い 	<ul style="list-style-type: none"> ①アセス・都市計画決定・認可申請 ②測量・設計・用地買収 ③土木工事 ④建築・設備・開業準備 合計 6年程度 駅部工事がケース1よりも若干短い 	<ul style="list-style-type: none"> 駅部工事がケース1よりも若干短い 	
利便性	運行面	最短列車運行間隔は約2分と、スタジアム開催時の想定運行本数20本/時を許容できる。	最短列車運行間隔は約2分と、スタジアム開催時の想定運行本数20本/時を許容できる。	最小列車運行間隔は約5分(12本/時)と、スタジアム開催時の想定運行本数20本/時を許容できない。	最短列車運行間隔は約2分と、スタジアム開催時の想定運行本数20本/時を許容できる。	最小列車運行間隔は約5分(12本/時)と、スタジアム開催時の想定運行本数20本/時を許容できない。
	輸送量	1列車1,500人として30,000人/時	1列車1,500人として30,000人/時	1列車1,500人として18,000人/時	1列車1,500人として30,000人/時	1列車1,500人として18,000人/時
	混雑	2面3線を全て上り列車利用者に供用できることから、混雑緩和効果が高い。	駅舎・ホームが段階整備となるため、駅の旅客収容能力はケース1よりも劣る。	ケース2と同様の混雑レベルとなる。	ケース2と同様の混雑レベルとなる。	ケース2と同様の混雑レベルとなる。
課題	<ul style="list-style-type: none"> 岩槻延伸時には下り線利用者も混在するため、利便性が低下する。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅構造物と同様に駅施設は部分供用となるため、コンコースの流動幅員や改札幅員、利用できるホーム幅員の合計はケース1よりも劣り、混雑が懸念される。 	<ul style="list-style-type: none"> ケース2同様に駅施設が部分供用となるため、混雑が懸念される。 複線整備ケースに比べて、運行の弾力性に欠ける。 美園2号線を越えたところまで地平区間となるため、緑地・緑道を一部切土する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ケース2同様に駅施設が部分供用となるため、混雑が懸念される。 美園2号線を越えたところまで地平区間となるため、緑地・緑道を一部切土する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ケース2同様に駅施設が部分供用となるため、混雑が懸念される。 複線整備ケースに比べて、運行の弾力性に欠ける。 美園2号線を越えたところまで地平区間となるため、緑地・緑道を一部切土する必要がある。 	
評価	○	○	△	△	△	

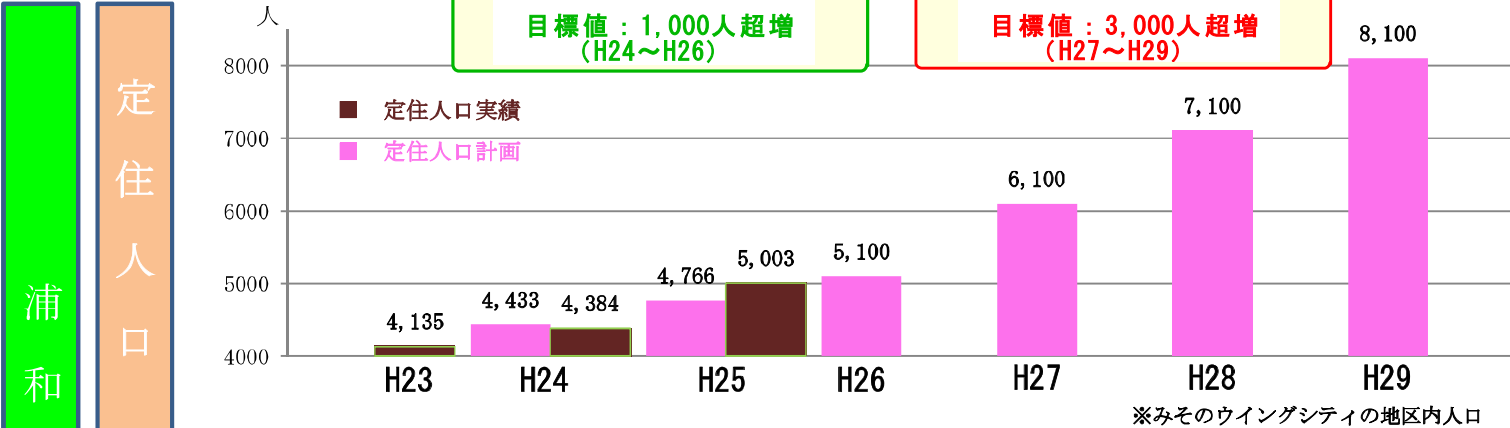
※全線開業時の建設費は、H23年度延伸検討委員会の算出条件の下、消費税を8%として算出し直した。

岩槻駅～蓮田延伸ルート比較表

	Aルート	Bルート	Cルート
平面概要図			
縦断概要図			
ルートの延長	約 6.5km	約 5.5km	約 5.3km
ルート概要	<ul style="list-style-type: none"> 沿線の人口集積地区である大規模団地付近の国道線下に中間駅を設置するルート。 全線地下構造とする。 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模団地の東側に中間駅（高架構造）を設置するルート。 岩槻駅付近および蓮田駅付近は地下構造とするが、一部、橋梁構造とする。 	<ul style="list-style-type: none"> 速達性を最優先し、岩槻駅と蓮田駅を直線的に結び、中間駅を設置しないルート。 岩槻駅付近および蓮田駅付近は地下構造とするが、一部、高架橋とする。
ルートの特徴	<ul style="list-style-type: none"> 岩槻駅と蓮田駅を直線で結んだルートに対して、最も大きく迂回するルートとなるが、国道線下に中間駅を設置することで、大規模団地からの利用が見込まれるほか、大学利用者の需要も期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> Aルートに比べて迂回度合が小さく、高架橋区間を設けることでコスト削減を図ることができるが、中間駅の利用者は国道の東側の大規模団地がメインになると想定され、国道より西側の利用は少ないと考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 3ルートの中で最も延長が短く、中間駅も設置しない案であることから、速達性と経済性は最も優れているが、鉄道不便地域の解消には繋がらないことから、駅間地域からの利用はあまり期待できない。 駅間の中間部付近の高架橋区間については、沿線状況の変化により駅が必要になった場合、後施工での駅設置も比較的容易である。
評価	<ul style="list-style-type: none"> 中間駅の需要はBルートよりも期待できるが、全線地下構造となることからコストも最も大きくなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 建設コストはA案よりも削減できるが、中間駅の位置を大規模団地の東側にした場合、国道で分断された以西からのアプローチに課題があり、大規模団地以外からの需要（利用者）はあまり期待できない。 	<ul style="list-style-type: none"> 速達性に最も優れているが、中間駅を設置しないため沿線の利便性は向上しない。

浦和美園～岩槻地域成長・発展プランの達成状況

◇平成24年10月「計画」段階から「実行」段階へ移行。43方策を実施。地域の成長・発展と概ね5年後の地下7の事業着手を目指す。



指標(概ね5年後の目標値)	基準値(H23年度)	実績(H25年度)	見込(平成26年度)
商業・業務施設来訪者(約8,000人/日超増)	新規	誘致推進中	誘致推進中
教育施設学生(約1,000人超増)	新規	誘致推進中	誘致推進中
浦和美園イベント開催(約30,000人/年超増)	約516,600人/年	約401,200人/年 (▲115,400人/年)	—
浦和美園スポーツ振興(約13,000人増/試合)	約29,000人/試合	約34,000人/試合 (△5,000人/試合)	—
岩槻観光機能拠点(約70,000人/年超増)	新規	拠点施設整備 推進中	拠点施設整備 推進中
岩槻イベント開催(約30,000人/年超増)	約451,000人/年	約441,000人/年 (▲10,000人/年)	—

第I期の評価(中間)
(平成25年度末時点)

○ 定住人口増の目標(I期分)を達成。今後も保留地処分等による定住人口増が見込まれる。

今後、求められる取組

定住人口を着実に増加させる取組

- ・基盤整備の更なる推進
- ・住環境の向上
- ・地区のブランド化促進

△ 各種施設の誘致活動中。確定したものは無い。継続要。

交流人口を増加させる取組【浦和美園地域】

- ・商業業務施設、教育施設等の誘致実現
- ・イベントの増強
- ・スポーツ振興

× イベントの交流人口減少(埼玉スタ)

△ サッカー観客数は回復中。目標まで一層の努力要。

△ (仮称)人形会館建設準備中

交流人口を増加させる取組【岩槻地域】

- ・観光機能拠点の実現
- ・イベントの増強

△ イベントの交流人口減少。(悪天候)

次年度以降の事業

第II期計画更新に際し、踏まえるべき事項

【成長・発展プラン策定(H24.9)以降にできた市の計画等】

- しあわせ倍増プラン2013(H25~H28)
- さいたま市成長戦略(H25~H28)
- さいたま市総合振興計画後期基本計画(H26~H32)
- さいたま市都市計画マスタープラン(H26~H42)
- 岩槻まちづくりアクションプラン(第I期)(H26~H32)

国際的大型イベントを追い風に
世界盆栽大会(H29) 東京オリンピック・パラリンピック(H32)

【関係部署ヒアリング】
【成長・発展推進会議(作業部会)】

【意見反映】
市議会(地下7特別委員会) 市民(期成会)

平成25年度 浦和美園～岩槻地域移動実態調査(地下鉄7号線延伸線沿線居住者移動実態調査)調査結果

【概要版1/3】

● 調査概要 ●

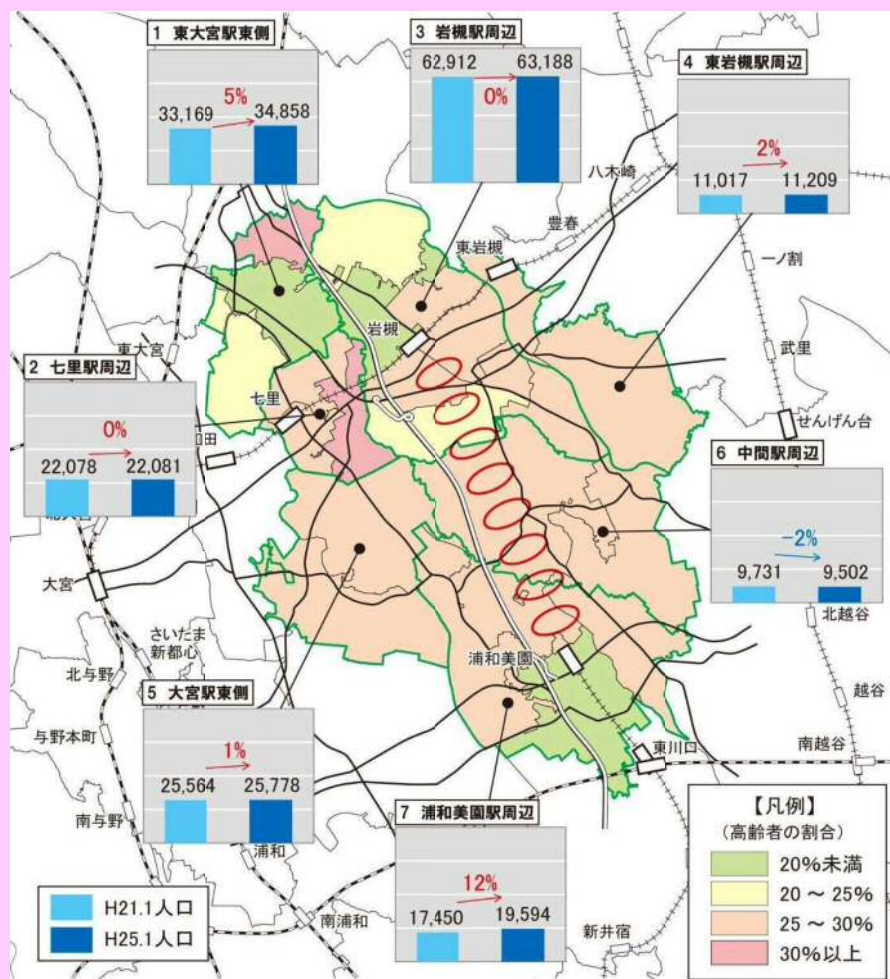
○ 従来の調査に比べ、サンプル数が多く、休日の移動実態や延伸に対するニーズを含む詳細分析を行うことができる調査を実施。

調査対象	浦和美園～岩槻間の地下鉄7号線沿線地域周辺に居住する世帯
主な調査項目	・平日と休日の移動実態 ・延伸に対するニーズ ・個人属性
配布数	62,494 (世帯)
回収数	7,171 (世帯)
回収率	11.5% (配布数に対する回収数)
調査対象日	平日：平成25年10月23日(水) 休日：平成25年10月27日(日)

● 人口変動・高齢者割合 ●

○ 浦和美園駅周辺や東大宮駅東側では、人口が増加。区画整理事業が行われた地域における若い世帯の転入の影響があると考えられる。
○ 人口が増加している地域以外は、ほとんどの地域が高齢者の割合が25%以上を占める。

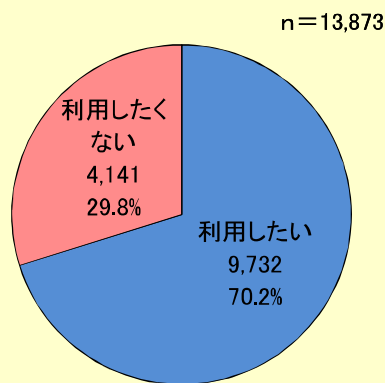
＜地域別の人口変動と高齢者の割合＞



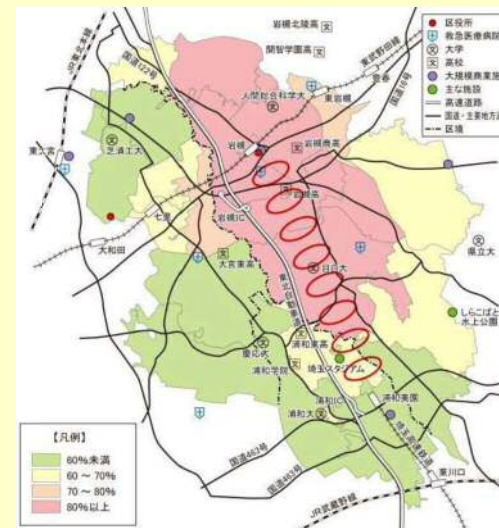
● 約7割の人が延伸区間を利用したい ●

○ 全回答者の約7割が「延伸したら、延伸区間を利用したい」と回答しており、特に、延伸区間周辺では、その割合が高い傾向がある。また、通勤目的で利用する意向の人も多く、定期券利用者となる期待がある。

＜回答者の延伸区間の利用意向＞



＜延伸区間を利用したい人の割合＞



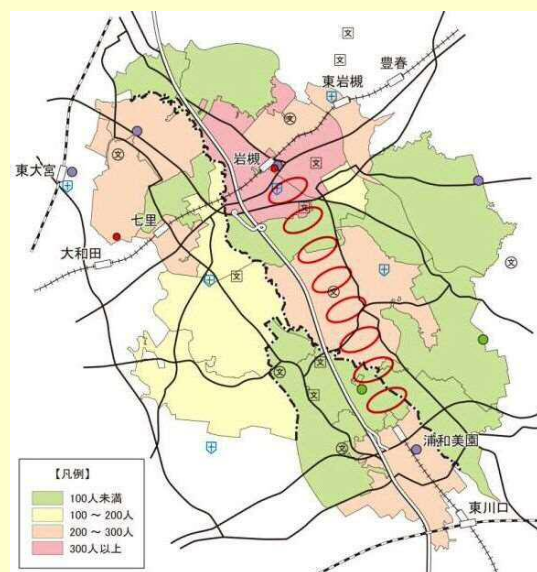
＜通勤目的で延伸区間を利用したい人数＞



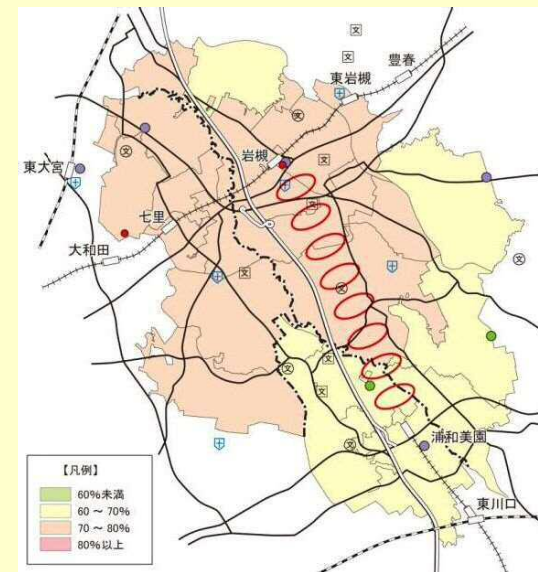
● 延伸に対する期待が高まっている ●

＜将来運転したくない人が多い＞ 50歳以上の女性や60歳以上の男性など、将来運転したくないと回答する割合が高く、延伸区間周辺にも多く存在。
 ＜健康や環境を意識している人が多い＞ 日頃から健康的な生活や環境にやさしい生活を意識している人が多く、特に対象地域北側の割合が高い。
 ＜延伸についての関心が高い人が多い＞ 対象地域は、延伸への関心が高く、全回答数の約半数にあたる3,518世帯が今後の調査への協力意向あり。

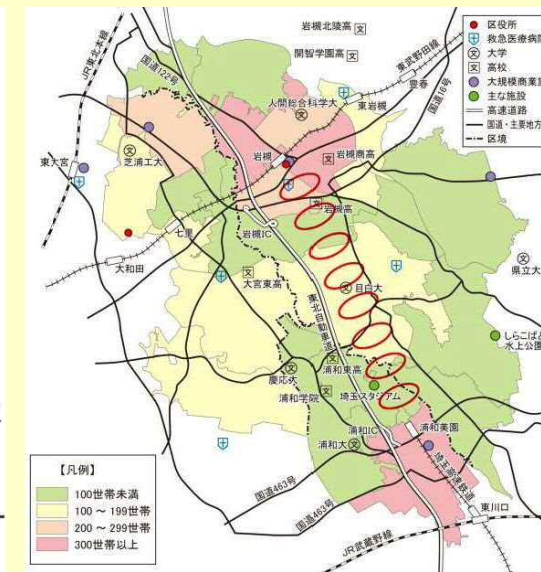
＜将来運転したくない人数＞



＜健康的な生活を意識している人の割合＞



＜今後の調査への協力意向がある世帯数＞



● 平日と休日の交通行動の特徴 ●

<交通手段の特徴>

○ 平日は鉄道での移動が最も多いが、自動車での移動も同程度多い。一方、休日は、自動車での移動が半数以上を占めている。

<移動目的の特徴>

○ 平日は通勤目的と私事目的での移動が同程度に多く、休日は私事目的での移動が約半数を占めている。

<交通手段別のトリップ数(移動量)および割合>



<移動目的別のトリップ数(移動量)および割合>



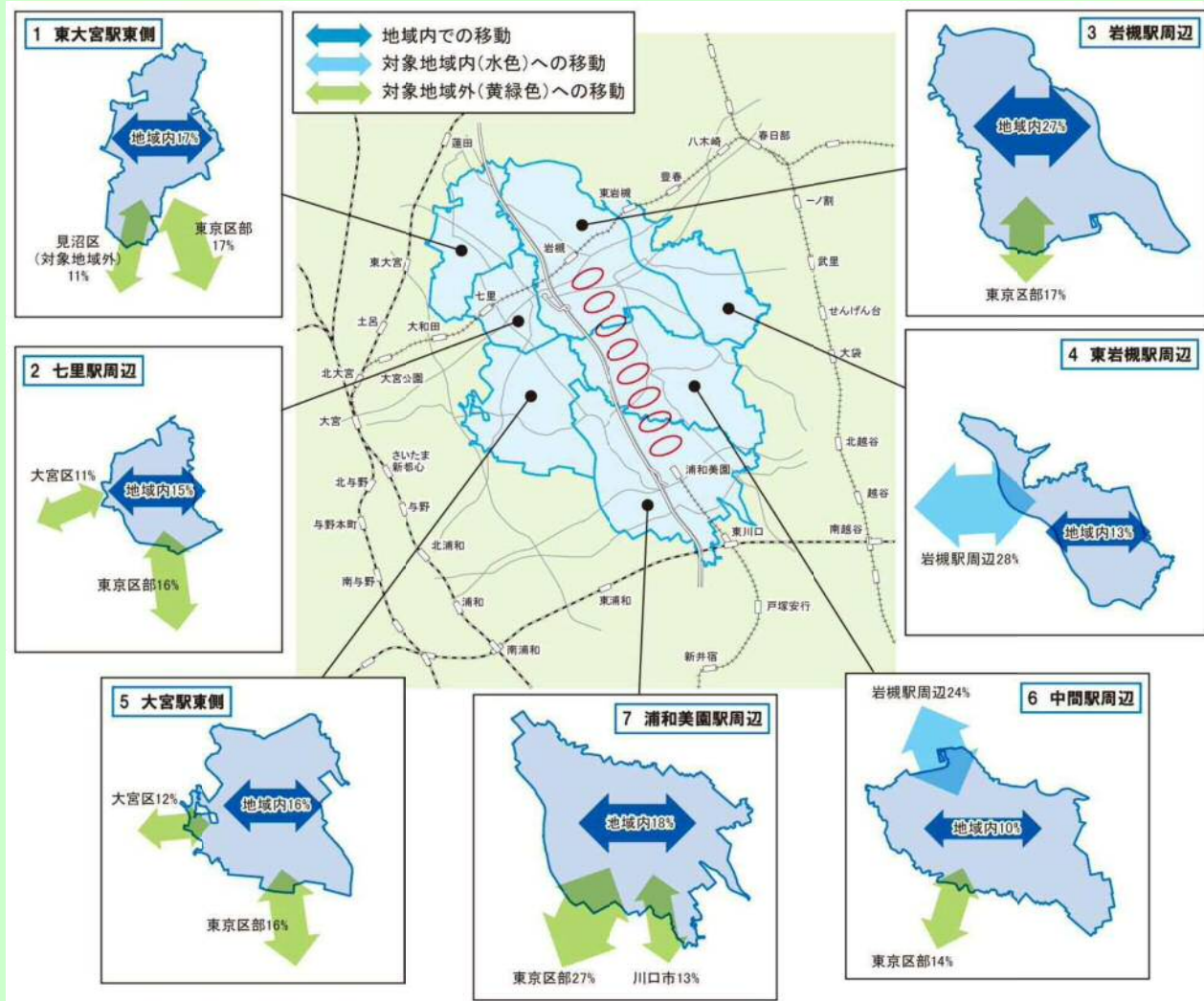
※ 上記のトリップ数は、本調査の回答者の総移動量に基づく(交通手段が不明・無回答は除く)

※ 上記のトリップ数は、本調査の回答者の総移動量に基づく(移動目的が不明・無回答は除く)

● 地域別の主な移動の方面 ●

平日

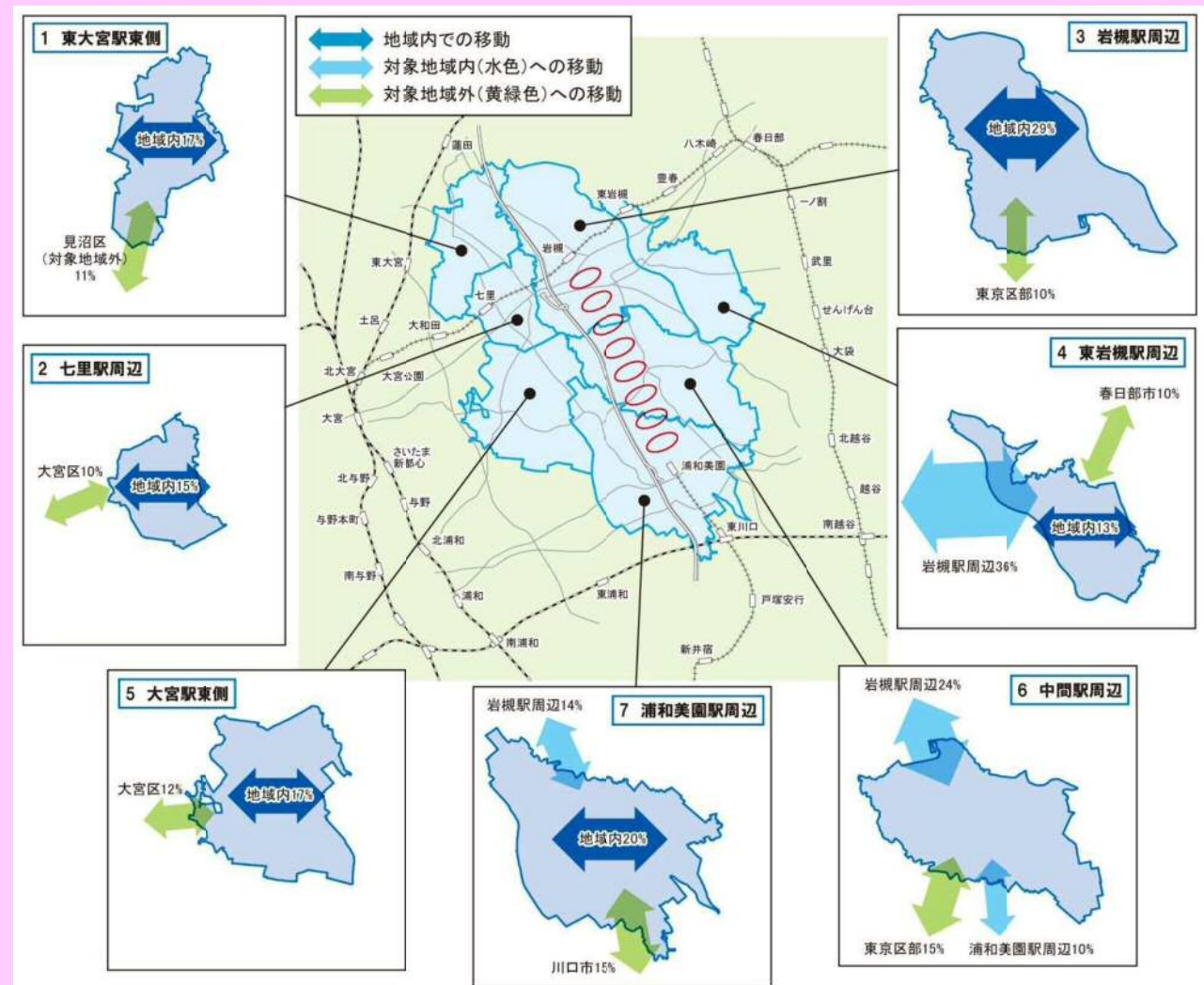
- ほとんどの地域で東京区部への移動が多くみられ、地域内での移動は10~20%の地域が多い。
- 「3.岩槻駅周辺」は、地域内の移動が27%と他地域よりも多い傾向がある。
- 「4.東岩槻駅周辺」や「6.中間駅周辺」は、岩槻駅周辺への移動が最も高い割合を占めている。



※ 地域ごとにて、移動割合が10%以上の方面のみ矢印を記載

休日

- 平日に比べ、東京区部への移動割合が減少し、対象地域内での移動が多くなる傾向がある。
- 「4.東岩槻駅周辺」の春日部市への移動や「6.中間駅周辺」の浦和美園駅周辺への移動、「7.浦和美園駅周辺」の岩槻駅周辺への移動など、平日には少なかった移動が多くなる傾向が確認できる。
- 「2.七里駅周辺」や「5.大宮駅東側」の地域は、大宮区への移動割合が高い。



※ 地域ごとにて、移動割合が10%以上の方面のみ矢印を記載

● 移動実態から期待される延伸区間の利用可能性 ●

＜他の鉄道路線からの転換＞

京浜東北線や東武野田線など、他の鉄道路線を利用している人は、延伸区間の駅を発着する新たなバス路線の導入などにより、延伸区間を利用するようになる期待がある。

＜バスや車からの転換＞

対象地域内において、バスや車で浦和美園駅周辺や岩槻駅周辺に移動している人は、延伸区間を利用するようになる期待が高いと考えられる。
また、バス利用者の中には、浦和美園駅から埼玉高速鉄道に乗り換えている人が多いため、地下鉄7号線の利用に慣れている人も多いと考えられる。

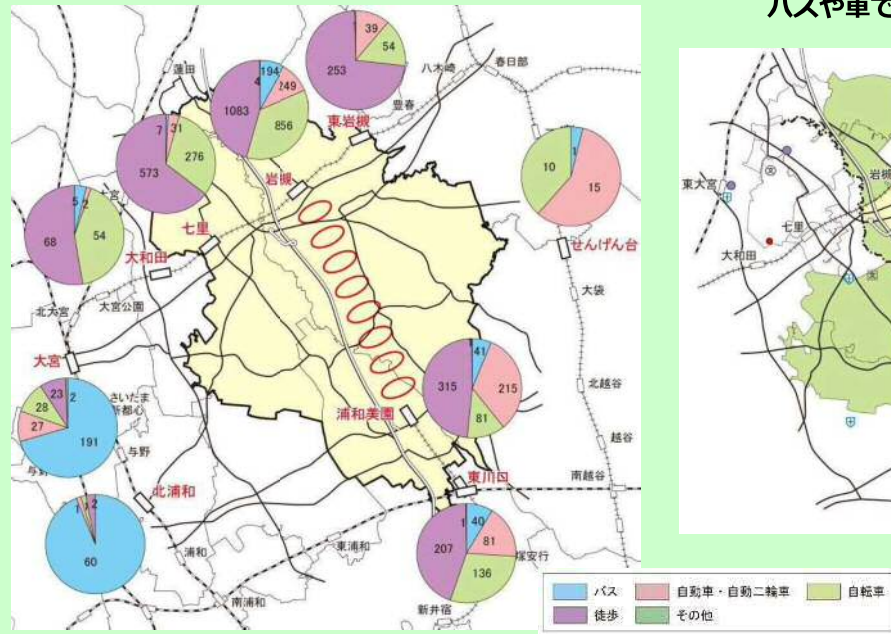
● さらなる利用促進のために ●

＜路線バスの充実と新たな居住者・企業・学校等の誘致＞

現在、他の鉄道路線やバス、車で移動している人が延伸区間を利用しやすくなるよう、対象地域内における路線バスの充実が求められる。
また、地下鉄7号線での移動が便利な川口市や東京都区部など、都心方面への通勤・通学する人の居住や、延伸区間周辺への企業・学校の誘致を進めることが求められる。

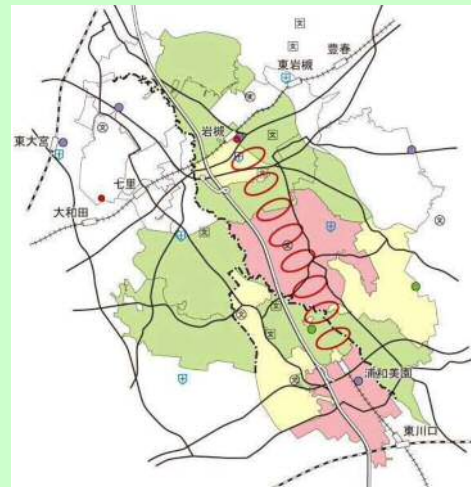
平日

＜駅別の端末交通手段別利用者数＞ (単位:人)

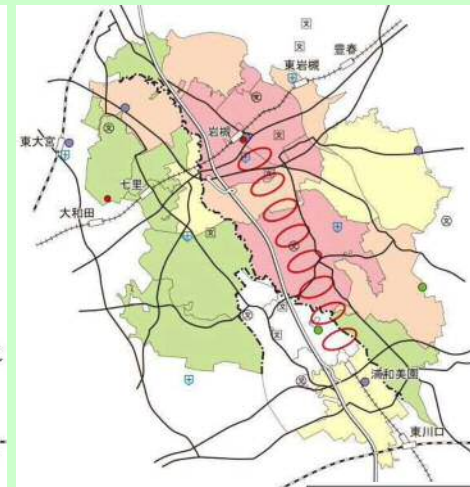


※ 端末交通手段：「駅まで」または「駅から」利用する交通手段

＜浦和美園駅周辺にバスや車で移動している人数＞

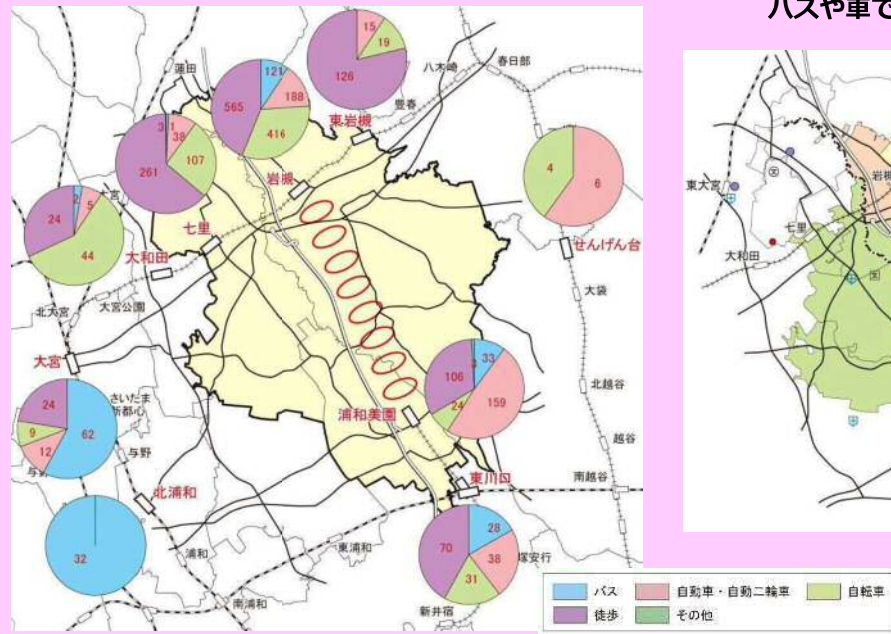


＜岩槻駅周辺にバスや車で移動している人数＞



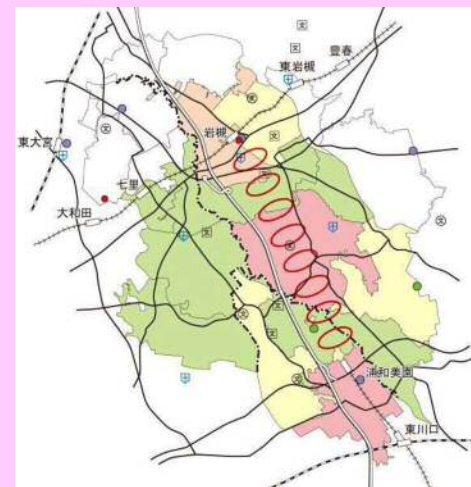
休日

＜駅別の端末交通手段別利用者数＞ (単位:人)

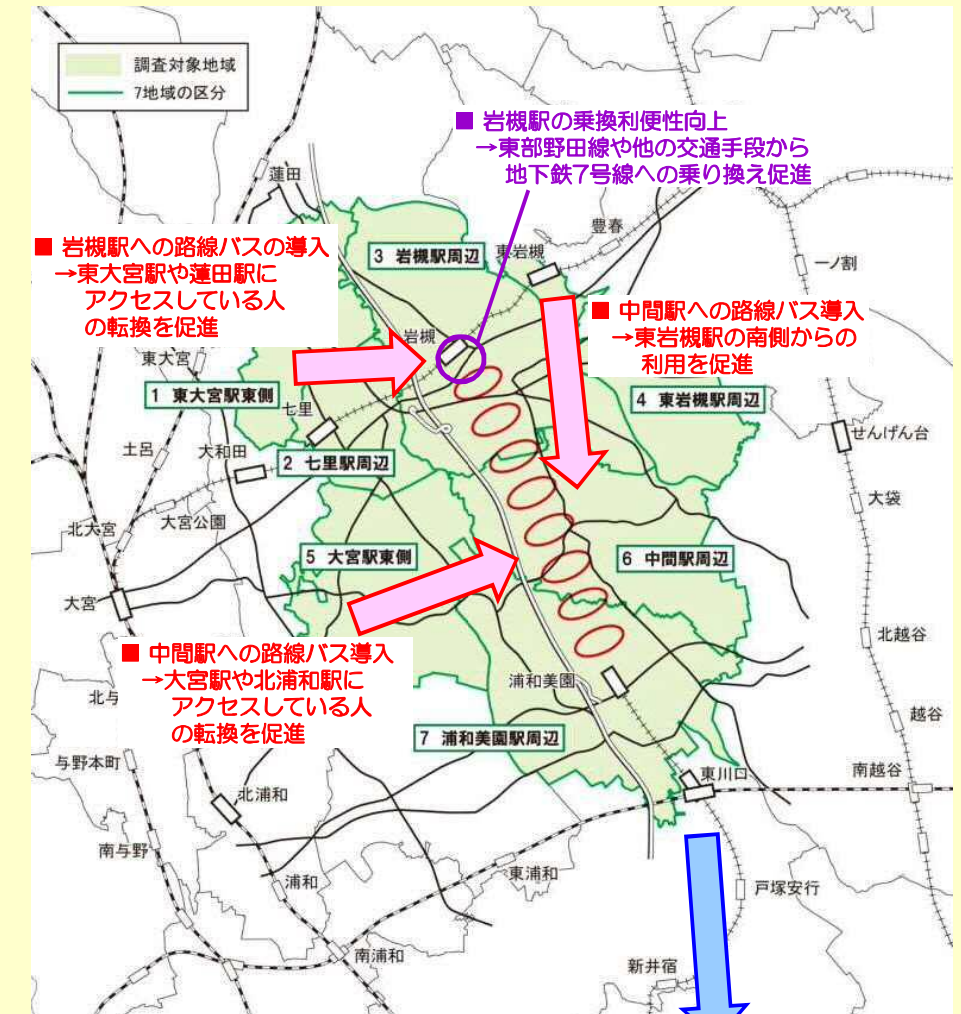
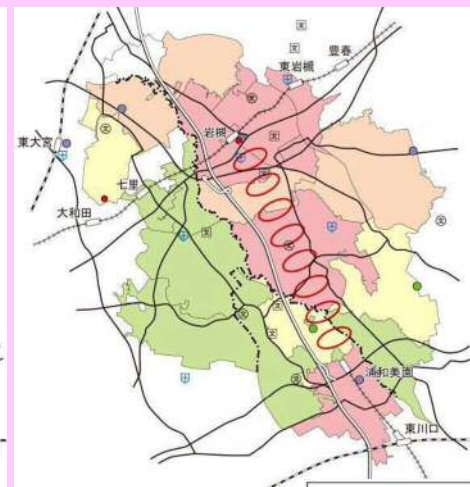


※ 端末交通手段：「駅まで」または「駅から」利用する交通手段

＜浦和美園駅周辺にバスや車で移動している人数＞



＜岩槻駅周辺にバスや車で移動している人数＞



- 岩槻駅への路線バスの導入 → 東大宮駅や蓮田駅にアクセスしている人の転換を促進
- 岩槻駅の乗換利便性向上 → 東部野田線や他の交通手段から地下鉄7号線への乗り換え促進
- 中間駅への路線バス導入 → 東岩槻駅の南側からの利用を促進
- 中間駅への路線バス導入 → 大宮駅や北浦和駅にアクセスしている人の転換を促進

- 都内の方面に通勤・通学する人の居住推進
- 都内の方面から通勤・通学が見込める企業・学校が誘致
- 休日の利用が多い駅(後樂園駅)に関するイベント情報等の充実